



Zum Duell, Herr Strzelecki!

Basketball ist seine Leidenschaft: Auf Korbjagd mit Cleverreach-Manager Strzelecki. Seite 28

Am Steuer bei Vierol

Die Autobranche steckt im Umbruch: Wie sich der Oldenburger Zulieferer dagegen wappnet. Seite 4



Nr. 38
Jan./Feb. 2020
Preis: 2,90 Euro

SCHÖNER
ARBEITEN.

Schumacher
Büro + Raumkultur.
www.der-schumacher.de

DIE WIRTSCHAFT

OLDENBURGER LAND

NWZ

DIESMAL MIT BEILAGE i2B express

ES WAR EINMAL ...

... Irrtümer über das mobile Leben



1835

Ärzte warnen vor der Fahrt mit der ersten deutschen **Eisenbahn**: Der Fahrtwind führe zu Lungenentzündung, das Tempo zu Gehirnerkrankungen.



1877

Rosa Richter lässt sich als **menschliche Kanonenkugel**

sechs Meter weit schießen. Für die Strecke Oldenburg-Bremen wären 6000 Schüsse nötig.



1890

Statistiker errechnen, dass London im Jahr 1942 wegen der vielen Pferdefuhrwerke unter einer Decke aus anderthalb Metern **Pferdeäpfeln** liegen werde.



交通堵塞

2010

Zwölf Tage stehen Autofahrer in China in einem 100 Kilometer langen **Stau**. Eigentlich halb so wild: In Frankreich wurden schon mal 176 Kilometer gemessen.

Werbespots von VW demonstrieren mit einem vor den Auspuff gehaltenen **Taschentuch** die Sauberkeit von Dieselmotoren.

2015



DOSSIER ÜBER MOBILITÄT:

SEITE 9-16

Illustration: Malte Knaack und Joline Heyen; Johannes Bichmann (2)

Wenn möglich, bitte wenden!



Stau, Stress, Smog, Lärm: Die Städte ersticken am Auto. Wie es besser funktioniert, zeigen Vorbilder wie Groningen. Auch Oldenburg arbeitet an einer neuen Mobilität.

VON VOLKER KÜHN

Bei starkem Übergewicht raten Ärzte zu mehr Bewegung und einer Umstellung der Ernährungsgewohnheiten. Fettige Chips und Cola sind tabu. In ernstesten Fällen kann sogar eine Magenverkleinerung nötig sein. Dass Ärzte schon mal eine **Magenerweiterung** ins Spiel gebracht hätten, ist nicht bekannt. Auch für Anreize zum Kauf von Junkfood sprechen sie sich nicht aus.

In der Verkehrspolitik allerdings sind Instrumente nach dieser Logik gang und gäbe, im Bund genauso wie in den Kommunen. Seit Jahren wächst der Verkehr in den Städten, viele stehen nicht nur zu Stoßzeiten am Rand des Infarkts. Doch statt Therapien zu entwickeln, die den Verkehr verschlanken, werden Maßnahmen getroffen, die die Zulassungszahlen in die Höhe treiben und noch mehr Autos in die Städte locken.

„Es ist absurd“, sagt der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim, emeritierter Professor der Universität Trier. „Eigentlich müsste die Politik die Menschen dazu bewegen, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Aber stattdessen gibt es das Dienstwagenprivileg und

Steuer Vorteile für Diesel, die Privatautos finanziell attraktiver machen.“

Und das sind nicht die einzigen Anreize, die die Blechlawine verlängern. Da ist zum Beispiel die Verpflichtung zur Schaffung von Autostellplätzen bei Immobilienprojekten, die in vielen Kommunen gilt. Gleichzeitig entstehen neue öffentliche Tiefgaragen. „Aber was bringen mehr Parkplätze, wenn die Straßen in die Innenstädte ohnehin schon verstopft sind?“, fragt Monheim.

Auch die Kosten sind kaum ein Argument zum Umstieg auf Bus und Bahn. Während die Spritpreise heute auf demselben Niveau wie vor zehn Jahren liegen, steigen die Ticketpreise nahezu im Jahrestakt. Auf dem Land ist das Busnetz zudem so löchrig, dass am eigenen Auto kaum ein Weg vorbeiführt.

Not macht erfinderisch: Die Lust am Ausprobieren neuer Konzepte war nie größer

Monheim, der viele Städte bei der Entwicklung von Raumkonzepten beraten hat, nennt das System anachronistisch. Er spricht sich für einen Mix aus Zuckerbrot und Peitsche aus: Autofahren müsse tendenziell teurer, die Alternativen müssten billiger und attraktiver werden. Im Münsterland gebe es Krankenkassen, die Radfahrer mit niedrigeren Beiträgen belohnen. „Von solchen Konzepten brauchen wir mehr“, sagt er.

Es scheint, als hätten immer mehr Städte diese Botschaft erkannt. Nie war die Lust am Ausprobieren neuer Verkehrskonzepte größer. Die Kommunen haben allerdings auch keine andere Wahl: Es sind die verstopften Hauptstraßen, die sie dazu zwingen, die ge-



Was bringen mehr Parkplätze, wenn die Straßen in die Innenstädte ohnehin schon verstopft sind?

Heiner Mohnheim, Verkehrsforscher

stressten Anwohner auf Parkplatzsuche, der Smog, der chronische Lärm und nicht zuletzt der Klimawandel. Manchmal ist es auch die Deutsche Umwelthilfe, die sie mit ihren Klagen vor sich her treibt.

Was bei all den Experimenten auffällt: Das Privatauto, jahrzehntelang Ausgangspunkt aller städtebaulichen Planungen, spielt nur eine Nebenrolle. „Autos sind eine unglaubliche Belastung für eine Stadt“, sagt der Verkehrswissenschaftler Helmut Holzapfel, Leiter des Zentrums für Mobilitätskultur in Kassel. „Wenn unsere Städte attraktiver werden sollen, müssen wir dringend von seiner Dominanz loskommen.“

Aber wie kann eine Stadt aussehen, die das Grundbedürfnis ihrer Bewohner nach Mobilität garantiert und zugleich lebenswerter ist? Zum Beispiel so wie in Groningen, Oldenburgs Partnerstadt in den Niederlanden. Seit 40 Jahren fördern die Verantwortlichen dort den Radverkehr, während sie die Fahrt mit dem Privatauto unbequemer machen. Der Lohn ist eine Fülle an Rädern in der Stadt, von der die selbst erklärte Fahrradstadt Oldenburg nur träumen kann.

Aber auch hier hat ein Umdenken eingesetzt. In einem achtseitigen Dossier beschreibt DIE WIRTSCHAFT, wie Verkehrsplaner und engagierte Bürger versuchen, Wege aus dem Dauerstau zu finden. Was dabei auffällt, ist der ungewöhnlich sachliche Ton in dieser meist so emotional geführten Debatte. Es geht nicht um Verbote oder darum, den Menschen etwas wegzunehmen. Sondern darum, die Stadt lebenswerter zu machen. Denn Stau ist kein Schicksal. Man kann etwas dagegen tun.

